

IGINO MENCARELLI

Francesco De Pinedo

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

MAGGIO 1987

IGINO MENCARELLI

Francesco De Pinedo

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

Nel 1924, ad un anno di distanza dalla fondazione dell'Arma Aeronautica, la nostra aviazione militare era in gran parte equipaggiata dei medesimi tipi di aerei ereditati dalla prima guerra mondiale: macchine pigre, dall'autonomia limitata, dall'efficienza talora precaria; anche le più recenti non possedevano, in genere, prestazioni superiori a quelle dei velivoli che sei anni avanti avevano volato nei cieli della Carnia, di Cattaro, di Tarnova: erano ancora di costruzione lignea, con eliche a passo invariabile pur esse di legno, ali dall'architettura biplana, coperte di tela. I motori di codesti aeroplani non consentivano di sviluppare una velocità superiore a quella degli odierni apparecchi da turismo. Questi motori inoltre invecchiavano rapidamente: dopo un centinaio di ore di volo venivano smontati e spediti in ditta per la revisione generale. Essi inoltre, nel corso della loro breve esistenza, per un complesso di ragioni di carattere meccanico, davano molto da fare, a terra, ai motoristi. E in aria, con certa frequenza, tradivano i piloti, costringendoli, nel migliore dei casi, a planare ed atterrare in aperta campagna (o in alto mare).

Ai rischi del volo connessi al limitato sviluppo della tecnica aeronautica, si aggiungevano allora i cimenti dovuti alle condizioni atmosferiche: non erano stati inventati insomma i congegni adatti al « volo cieco », ossia affidato alle sole indicazioni degli strumenti, e del tutto indipendente dalla visibilità esterna. E la navigazione veniva rudimentalmente condotta mediante la bussola, ma non tutti i piloti si fidavano delle indicazioni di questa, ed eseguivano pertanto la così detta « navigazione a vista » consistente nell'osservare il sottostante terreno e nel confrontarne l'orografia, l'ubicazione e lo sviluppo dei fiumi, vie di comunicazione, strade ferrate, ecc. con gli analoghi punti di riferimento tracciati sulla carta di navigazione.

Nel complesso l'Aviazione Militare Italiana, nel 1924, era ancora un organismo convalescente: muoveva i primi passi sullo smantellamento delle Forze Armate operato nel primo dopoguerra; appena due anni

avanti contava solo 66 apparecchi efficienti; ed i primati, i voli di risonanza mondiale, conquistati appunto, nel tratto di tempo compreso fra il 1918 e il 1924, si contavano sulle dita: i raids di Ferrarin e Masiero da Roma a Tokio (1920); il sorvolo delle Ande argentine di Ancillotto (1919); il record internazionale di velocità di Brack Papa (1922).

E' in questo clima aviatorio che s'innesta il volo di 55.000 chilometri di Francesco de Pinedo.

* * *

Nato nel 1890 da famiglia patrizia napoletana, Francesco De Pinedo era stato iniziato dal padre, poco più che adolescente, all'arte della musica e della pittura. Compiuti i primi studi nella città natale, aveva quindi frequentato l'Accademia Navale. Da guardiamarina prendeva parte al conflitto Italo-Turco, poi, con il grado di tenente di vascello, alla prima guerra mondiale.

Nel 1917, all'insaputa della famiglia, conseguiva il brevetto di pilota d'idrovolante (un brevetto-record, ottenuto in soli 45 giorni). Tornato, come aviatore, in zona operativa, partecipava a numerose missioni belliche. Alla fine delle ostilità ornavano il suo petto i nastrini di tre medaglie d'argento al valor militare, di una medaglia di bronzo e di una croce di guerra al merito.

Successivamente, incorporato con il grado di tenente colonnello nella nuova arma, De Pinedo aveva tuttavia conservato la forma mentis del marinaio, del navigatore irrequieto, ansioso di nuovi orizzonti e di terre sconosciute.

Gli anni post-conflitto li trascorse al comando di Enti Aeronautici di rilievo. Nel 1924 venne nominato Capo di Stato Maggiore del Comando Generale d'Aeronautica. La carica, sebbene lusinghiera e ricca di promesse per una brillante carriera, minacciava di trasformarlo, a 34 anni, in un ufficiale-burocrate. Lui aborrisce la vita cadenzata, sedentaria, priva d'imprevisti. Sentiva in se, prepotente, l'anelito di distinguersi — prima che un grado troppo elevato glielo avesse impedito — nel pilotaggio d'alto rango e nella navigazione alturiera; urgeva altresì in lui il desiderio di richiamare l'attenzione, a mezzo di una prestigiosa spedizione aerea, sulla nascente aviazione italiana. Per le gravi incombenze burocratiche c'era sempre tempo. A 34 anni ferveva in lui vivissimo, quella medesima ansia di nomadismo, quel senso d'avventura e del rischio che lo avevano spinto, diciottenne, a dedicarsi alla carriera del mare, e, a 27 anni all'aviazione.

* * *

Marinaio nel sangue e pilota d'idrovolanti, De Pinedo era uno strenuo assertore di questa famiglia di aerei. « La civiltà — diceva —

è stata edificata sull'acqua. Le principali città del globo si specchiano nelle acque dei mari, dei fiumi, dei laghi; perché dunque non utilizzare, con dei velivoli a scafo, codesti campi d'aviazione smisurati, naturali e sempre pronti all'uso, in luogo dei costosi aeroporti naturali? Forse che l'idrovolante non può volare anche sui monti, ed in caso di emergenza perfino atterrare in campagna, con minimo rischio, come un velivolo munito di ruote? ».

Certamente questa tesi gli era stata suggerita dal ricordo di uno dei suoi raids: quello dall'Italia all'Olanda. Sorvolando appunto a bordo di un idro le Alpi, era stato costretto, per esaurimento di benzina e per la mancanza di uno specchio d'acqua nella zona, ad atterrare in un prato. Lui ne uscì indenne. Il velivolo riportò lievi danni.

Su tale filo d'idee le due imprese organizzate dal pilota napoletano, (di cui diremo fra poco), entrambe con apparecchi idro, ebbero, fra l'altro, uno scopo dimostrativo. Esse inoltre — è bene dirlo subito — in relazione al progresso aviatorio degli anni in cui vennero compiute, utilizzarono al massimo limite le caratteristiche tecniche offerte dai rispettivi mezzi aerei. Nessun altro pilota con gli stessi mezzi sarebbe riuscito a fare di più. Anzi le due crociere furono un miracolo di destrezza professionale, di resistenza nervosa, di volontà e di coraggio.

* * *

Il raid dei 55.000 chilometri venne concepito da Francesco De Pinedo nel dicembre del 1924, mentre con il grado di tenente colonnello, come s'è detto, era Capo di S.M. del Comando Generale d'Aeronautica. Oltreché al movente accennato (ragioni di prestigio) egli si proponeva di dimostrare come fosse possibile, a mezzo di un idrovolante di serie, viaggiare per il mondo contando sulle sole risorse locali e con maggiore facilità che non impiegando una piccola imbarcazione a motore; l'idro infatti può anche navigare su terra.

Per dimostrare la validità della tesi bisognava studiare un percorso molto lungo e comunque superiore ai 43.000 chilometri volati in precedenza da una coppia di aviatori americani; il viaggio inoltre sarebbe riuscito vieppiù convincente se si fosse svolto attraverso latitudini impervie e profondamente diverse, l'una dall'altra, dal punto di vista climatico. Così De Pinedo ideò un itinerario di 55.000 chilometri (poco meno di una volta e mezzo il periplo del mondo, per equatore) configurato, nelle sue linee generali, a triangolo; i cui vertici erano rappresentati da Roma, Melbourne e Tokio.

Articolato in tal modo il raid, intersecando quattro volte il Tropico del Cancro e due volte quello del Capricorno, si sarebbe sviluppato in zone torride e temperate, con circa 40.000 chilometri di volo costiero, 8.000 chilometri su mare aperto, e 7.000 su terraferma, ivi compresi i

3.250 chilometri che separano Calcutta da Karacki, nel cuore dell'India.

Sul momento il progetto — presentato il 1° gennaio 1925 — per quanto approvato in linea di massima, non potè aver corso per ragioni finanziarie, ma il suo ideatore, fermamente deciso ad attuarlo, si impegnò a rimborsare il costo del velivolo in caso di perdita di questo.

Carpita infine l'autorizzazione, il tenente colonnello si tuffa, con piglio febbrile, nel lavoro preparatorio, dedicandovi ogni minuto libero dagli impegni di servizio e vegliando sino a tarda ora, nello studio dei portolani e delle carte di navigazione raccolte nell'Ufficio Idrografico della R. Marina.

Il problema più delicato e importante risiedeva nel definire le varie tappe in base alla massima autonomia dell'apparecchio, di circa 1.300 chilometri. Ciascuna tappa inoltre doveva avere, quali capilinea, specchi d'acqua di dimensioni sufficienti all'involo e all'ammarraggio, nonché ridossati ai forti venti ed ai moti ondosì del mare. Occorreva altresì sceverare quelle località ove fosse stato possibile, in qualche modo, inviarvi i rifornimenti di olio e di benzina; era indispensabile stabilire, infine, in base ad un'accurata indagine delle condizioni meteorologiche stagionali, tipiche delle zone sorvolate, la data migliore per la partenza.

Ultimati in tal senso gli studi, e tenuto conto delle soste per la revisione del motore e dell'apparecchio, De Pinedo decise di partire nella prima settimana di aprile. Così facendo egli avrebbe attraversato i paesi e i mari battuti dai tifoni, monsoni, alisei e piogge torrenziali, nei periodi meno critici dell'anno.

Come vedremo, le cose andarono in modo diverso.

* * *

Ai primi di marzo l'ufficiale fa una scappata a Londra per trattare, con la Shell e la Wakefield i rifornimenti del carburante e dell'olio, e per attingere ulteriori informazioni sui fiumi dell'India. Nel contempo espone il suo piano ad alti ufficiali dell'Air Ministry e ad esperti dell'Alto Commissariato Australiano, ma tutti si mostrano scettici sulla riuscita dell'impresa. Ancor più scettico è l'Addetto Aeronautico Italiano, accreditato presso la nostra Ambasciata a Londra. Questi infatti subito invia un rapporto a Roma, in cui, fra l'altro dice: « A parere mio e di due ufficiali aviatori britannici, recentemente tornati dall'India, è una pazzia tentare il volo attraverso l'India con un idrovolante. I fiumi sono asciutti d'inverno e spaventosamente gonfi in primavera, di modo che solo in pochissimi punti vi si potrebbe ammare con sicurezza. In marzo e in aprile si sgelano le nevi delle montagne del nord, ed i fiumi diventano gonfi e velocissimi. Non solo, ma

là ove è magari possibile ammarare, non è assolutamente possibile trovare rifornimenti ».

Da oltre un mese intanto i tecnici provvedono a montare sullo idrovolante prescelto, un « Savoia-S.16.Ter » di serie della Ditta SIAI, un motore Lorraine da 450 HP. Ma le operazioni di adattamento del motore, ed i lavori condotti sul velivolo, non procedono con il ritmo previsto. Passa il mese di marzo; il tempo stringe.

Finalmente il 5 aprile De Pinedo ritira in gran segretezza il suo idro e lo trasporta ad Arona, sul Lago Maggiore. E fa spargere la voce che sarebbe partito alla fine di maggio: ha in uggia le interviste, le fotografie, la pubblicità. Vuol lavorare con calma, con metodo, senza interruzioni.

E' ormai impossibile contenere la data della partenza, come previsto, entro la prima decade di aprile; d'altra parte sarebbe avventato spiccare il volo senza aver effettuato alcuni decolli a pieno carico, le prove di consumo orario della benzina, il collaudo degli strumenti di navigazione, nonché sperimentato l'efficienza del distillatore d'acqua, delle sistemazioni e delle apparecchiature atte a rimorchiare e ormeggiare l'apparecchio. C'è inoltre da preparare sia le parti di ricambio da imbarcare sull'idro e da inviare negli scali, come gli utensili, le armi, le pistole da segnalazione, i viveri di riserva, i medicinali, e via dicendo. Sono operazioni, queste, che si potrebbero portare a termine velocemente, se non si dovesse fare i conti con il peso. Il problema consiste nell'imbarcare sull'idrovolante tutto quanto possa tornare utile, senza superare tanti chili. « Non dimenticai — raccontò De Pinedo più oltre — di sperimentare una piccola vela di fortuna, da issare a prua dello scafo, nel deprecato caso di una discesa in alto mare. Ne furono dimenticati una lenza e un vasto assortimento di ami da pesca ».

Nonostante condotti con lena febbrile, codesti lavori, terminarono il 19 aprile; lo stesso giorno l'« S.16 » venne battezzato col nome di « Gennariello », in quanto San Gennaro, come tutti sanno, è il protettore dei naviganti. Superstizioso come di solito lo sono i marinai e gli aviatori, De Pinedo (che era un marinaio-aviatore) applicò, direi religiosamente, nell'interno del velivolo, un quadrifoglio offerto dal commendator Peretti, Direttore della SIAI, che l'aveva raccolto sulla sponda del Lago Maggiore.

Ci siamo. La mattina del 20 aprile 1925, alla prim'alba, sotto un cielo livido e piovigginoso, Francesco De Pinedo ed Ernesto Campanelli (un maresciallo motorista della R. Aeronautica, già suo fedele compagno di volo nel corso della prima guerra mondiale), salutati da un esiguo gruppo di tecnici e d'ingegneri della SIAI, si levarono in aria, ed in breve l'aereo spariva entro una cortina di vapori, in direzione

della costa adriatica. Il volo dei 55.000 chilometri, concordemente definito dagli esperti e dai tecnici, « una follia » è incominciato.

* * *

Il primo di una lunga serie d'incidenti e di avarie, indipendenti dalla preparazione e dalla destrezza dell'equipaggio, ma connaturati alla macchina (una macchina eccellente, per l'epoca, quanto ben lontana, come funzionalità ed efficienza, dai moderni apparecchi) si manifestò ancor prima che De Pinedo lasciasse alle spalle le coste italiane. Dopo una difficile navigazione costiera, fra raffiche di pioggia e gagliarde folate di vento, il pilota è costretto, per la rottura di un raccordo di una tubazione dell'olio, a scendere nel Lago di Varano. Il serbatoio dell'olio è asciutto. Riparato il guasto e rifornito il serbatoio con 10 chili di olio di ricino acquistati in una farmacia, De Pinedo riparte, ma sorpreso dalle tenebre e da nuovi e più intensi scrosci di pioggia, è obbligato ad ammarare a Torre Pelosa; toccherà Brindisi, capolinea della prima tappa, il mattino seguente. Segue un giorno di sosta, in attesa del miglioramento del tempo.

Verso mezzogiorno del 23 aprile il « Gennariello » vola sul Canale di Corinto, e De Pinedo annota nel diario di bordo: « Ho finalmente lasciato le rive italiane, e dinanzi a me si stendono quasi 55.000 chilometri. E' la mia un'impresa superiore alle forze umane? Una sfida gettata allo spazio? I mezzi di cui dispongo sono tutti qui: uno scafo di legno, pochi metri quadrati di tela, un motore pulsante, un'elica invisibile nella sua vorticoso rotazione, e, soprattutto la volontà di riuscire ».

Egli aveva soppesato e previsto, con occhio attento, ogni difficoltà, e nessuna gli era parsa insuperabile; anche se la sorte non gli fosse stata sempre amica, sarebbe arrivato alla mèta.

Non sono dello stesso parere gli aviatori britannici di guarnigione a Bagdag, che ospitano De Pinedo al suo arrivo in questa città (25 aprile). « L'idrovolante — affermano costoro ad una voce, fra un sorso di whisky e l'altro — non è adatto per volare nelle regioni tropicali, e men che meno adatto per navigare sulle terre dei tropici ».

I soli che incominciano a guardare con un senso di fiducia la spedizione sono gl'italiani, gli uomini della strada intendiamo i quali basano i loro giudizi sui fatti. Ad ogni comunicato della stampa (« E' qui giunto oggi, l'aviatore italiano Francesco De Pinedo »), la stima di costoro si rafforza, e ancor prima che il « Gennariello » trasvoli il continente australiano, il nome del pilota è già assunto alla fama di uomo invincibile.

27 aprile, Buscir; 28 aprile, Bender Abbas; 30 aprile, Chahbar. Ed ancora: 5 maggio, Karachi; 8 maggio, Bombay. Nessuno sa in Italia

quante peripezie e quanti rischi mortali vadano via via affrontando De Pinedo - Campanelli. A Bagdag, ad esempio, al fine di riguadagnare un giorno perduto nella riparazione del serbatoio dell'olio, i due aviatori balzano dal letto alle tre e mezzo del mattino; poi, alle prime luci, mentre ha inizio il flottaggio, il motore si arresta, e l'idrovolante, rapito dalla corrente, avanza veloce contro una cannoniera ormeggiata nel fiume. Prontamente il motorista esce dallo scafo, si porta all'estremità dell'ala; anche il pilota si protende dall'abitacolo ed entrambi, con disperata energia lavorando di mani riescono a scongiurare la collisione.

« Ma le mie tribolazioni non erano ancora finite — dice De Pinedo nel diario — poiché dietro la cannoniera galleggiava un piccolo bastimento, contro il quale si ripeté il rischio di una tragedia ».

A Buscir, nel Golfo Persico, di nuovo in fase di decollo, l'aereo è sul punto d'infrangersi in una secca, non registrata nella carta di navigazione. Il pilota si salva grazie alla sua prontezza di riflessi. E più tardi, in navigazione verso Bender Abbas, l'eccessiva temperatura dell'acqua di raffreddamento del motore, costringe De Pinedo a planare entro una insenatura disabitata della costa persiana; la susseguente partenza è una rischiosa avventura data la fortissima agitazione del mare. E al termine della tappa successiva, esattamente a Chahbar (uno sparuto villaggio popolato di negri e di persiani), Campanelli ripara con eccezionali mezzi di fortuna il serbatoio dell'olio, dissaldatosi poco prima in aria. « Smontato il serbatoio — dice in proposito De Pinedo — lo portammo alla sede del posto telegrafico, ove gl'inglesi gentilmente ci ospitarono, ma ci trovammo subito in grave imbarazzo perché, per lavorare, ci occorreva un pezzo di lamiera di rame, che non si riusciva a trovare. Dopo molte ricerche il motorista scovò in cucina una padella, e fece per prenderla. « Una padella?! — esclamò il cuoco indiano, trattenendola per il manico e disputandola con tutte le sue forze a Campanelli, che ne metteva altrettante per impossessarsene — ma con questa si fa da mangiare, non si usa per le macchine del diavolo! ».

Questo maresciallo motorista riunisce in se diverse capacità. Oltreché tecnico di motori d'aviazione di rara perizia, si destreggia in modo egregio come montatore di aeroplani, come meccanico, falegname, lattoniere, elettricista. Sa persino pilotare. In navigazione si alterna, nel governo dell'idro, con il suo comandante. E qualunque cosa capiti, sa arrangiarsi, e bene: è una di quelle laboriose, eclettiche, intelligenti tempre di specialisti come si trovano soltanto nei ranghi delle Forze Aeree Italiane.

* * *

Incidenti e traversie, a catena, ostacolano senza requie la marcia dei due trasvolatori. Quanto si è detto sin'ora è niente. Non siamo che

all'inizio della prima parte del raid. Il velivolo non ha tagliato ancora il primo meridiano dell'India, ha percorso appena 5.800 chilometri.

Sempre a Chahbar, durante la partenza, una pesante ondata si abbatte contro il galleggiantino appeso sotto l'ala, e lo sfascia. Bisogna « tagliare » il motore, trarre in secca l'aereo con i rudimentali mezzi di fortuna racimolati sul posto, con l'aiuto d'indigeni, che non capiscono una parola d'inglese, ne sanno che un « Savoia-S.16 » sebbene in ordine di volo pesi 23 quintali, è un congegno assai fragile, e che, pertanto, non va trattato come una barca da pesca.

La riparazione fa ritardare la partenza di quattro giorni. Il 5 maggio il « Gennariello » scende nelle acque di Karachi, ove nessun idrovolante, prima di allora, si era mai posato. E l'8 maggio è a Bombay.

Non si pensi che i pericoli si esauriscano nel corso della navigazione, o durante i decolli. Anche planare e adagiare lo scafo in mezzo a dei porti, come quelli di Karachi e di Bombay, gremiti come sono, di una selva di velieri, yachts, piroscafi e lance da pesca, è manovra delicata, impegnativa e rischiosa. Si aggiungano le imprudenze degli spettatori, degl'indigeni, specie degl'italiani, i quali eccitati e festanti, muovono incontro al velivolo tricolore, su motoscafi e su barche, con il rischio di fracassare, un'ala, la fusoliera, un timone di coda. Ogni tappa non può dirsi felicemente compiuta nemmeno dopo che l'aereo è stato ormeggiato nei pressi del molo: un'improvvisa bufera, tipica dei luoghi, può spezzare i cavi e sospingere l'apparecchio verso uno dei tanti ostacoli circostanti.

Il mattino del 10 maggio De Pinedo lascia Bombay, puntando su Cocanada, posta al di là della penisola indiana, nel Golfo del Bengala: è questo il più lungo tratto dell'intero viaggio, da compiersi, per giunta interamente su terra. Nessun pilota, oggi, effettuerebbe un volo pari alla massima autonomia del velivolo, senza disporre di un surplus di benzina, ma il volatore napoletano, fiducioso d'incontrare venti favorevoli (i monsoni dell'ovest) non esita.

Decollo laborioso a Bombay, a motivo dell'elevato carico, della assenza di vento, dell'aria che brucia come un ferro da stiro. Dopo un'interminabile estenuante flottaggio il pilota riesce a scollare lo scafo del « Gennariello » dall'acqua, a guadagnare pian piano i primi metri di quota; riesce infine a salire, con grande fatica, sino a duemila metri, quota indispensabile per valicare le catene che si ergono a ovest del Decan. « Alle 9,30 — dice De Pinedo — ho avvistato il fiume Godavari. Delusione! Il Godavari non è che un rigagnolo sassoso e accidentato! ». Alle ore undici, scrive: « Volo fra una densa nebulosità. Forti turbini scuotono l'apparecchio. Debbo salire a 2.600 metri ». Ore dodici: « Vento contrario, estremamente forte, si balla, molti piovасchi.

Nel Godavari non c'è una stilla d'acqua. Andando avanti il letto diventa largo e roccioso ».

Avanti, dunque. Alle tre del pomeriggio, al termine di sette dure laboriose ore di volo, e con poche diecine di litri di benzina nel serbatoio, il pilota decide di calare nel letto del Godavari, là ove il fiume si allarga, sbarrato da una diga. Sorge, nei pressi, Dummaguden, un paese in gran parte abitato da selvaggi seminudi, dalle orecchie ornate di anelli e dalla faccia segnata di arabeschi rossi. Benzina ? Olio ?. Gira e rigira i due aviatori riescono infine, in una sorta di bazar, a rintracciare una latta di benzina auto, e 40 bottiglie di olio di ricino: quanto basta per spiccare un nuovo volo e per raggiungere, al crepuscolo, la vicina Rajahmundry, ove sarà possibile rifornire il velivolo con altra benzina d'automobile. A Cocanada l'aereo arriverà il dì seguente.

* * *

Prima di giungere a Kupang, un centro abitato dell'Isola di Timor, in Indonesia, i guai e le disavventure sofferte al suolo e in aria dal tandem De Pinedo - Campanelli, non si contano. Nella stessa Cocanada, una bufera tropicale d'inaudita violenza minaccia di distruggere il « Gennariello », ormeggiato nel mezzo della rada. A Rangoon nuova sosta (di tre giorni) occorrenti all'impagabile motorista per smontare una coppia di cilindri e per cambiare una valvola deformatasi, per surriscaldamento, nei lunghi flottaggi compiuti in precedenza, in una atmosfera rovente. Altro rabbioso fortunale investe e mette a repentaglio l'incolumità dell'idro, alla fonda nelle acque di Mergui (19 maggio); e due giorni dipoi a Puket, Campanelli, è per l'ennesima volta al lavoro per saldare una incrinatura prodottasi nel serbatoio dell'olio. Idem al termine della tappa seguente (Penang).

A Batavia, il 25 maggio, Campanelli, mentre si accinge ad avviare, a mano, l'elica, questa messasi all'improvviso a girare lo colpisce, per fortuna di scorcio, e lo scaraventa in acqua. E' impossibile riscontrare, nella storia degli ardimenti umani, una successione di frangenti e di infortuni, più ostinata e copiosa di quella che, passo passo, perseguita l'idrovolante italiano. Ogni decollo, ora a causa del mare grosso, ora per l'esuberanza del carico, ora per gli ostacoli naturali che cingono il braccio d'acqua su cui l'aereo, al limite delle sue prestazioni di volo s'innalza, è un'avventura. Altra avventura è la navigazione condotta, per forza di cose, secondo una tabella di marcia posticipata sul previsto, e quindi nella peggiore stagione dell'anno. E allorquando il volo si svolge in condizioni atmosferiche benigne, ecco uno stillicidio d'olio, una fuga di carburante, una trepidazione al motore, talora dovuta allo impiego di benzine inadatte, ecco, infine, come si è visto, il soprag-

giungere di una burrasca, o la collisione durante un flottaggio, a tenere appesa la riuscita della lunga galoppata depinediana, ad un filo fragile come una trama di ragno.

In ogni contingenza tuttavia, un minimum di fortuna, come un premio che la provvidenza non può negare a due uomini così intrepidi e animati da una volontà di acciaio, aleggia sempre sulla macchina italiana. E steppe desolate, foreste vergini, plaghe pantanose, boschi di cocchi, di palme, di bambù, e interminabili lande e spiagge, mai calcate dall'uomo, continuano, nonostante le avversità, a scorrere sotto le ali del « Gennariello ». Qualche pulsazione di meno al « Lorraine », sorvolando codeste zone, che sono fra le più barbare e impervie del mondo, troncherebbe senza speranza la cavalcata dell'idro.

Breve: alle ore 15 del 9 giugno 1925, al cospetto di 40.000 persone, l'« S.16 » di Francesco De Pinedo, dopo cinquanta giorni di avventurose vicende, lambisce le acque di Melbourne.

* * *

Prima del giugno 1925 due soli apparecchi, entrambi pilotati da aviatori australiani, avevano volato dall'Europa all'Australia, l'uno impiegando sessanta giorni, l'altro circa otto mesi. Il nostro velivolo, oltreché viaggiare con maggiore celerità, aveva raggiunto Melbourne, non come mèta conclusiva del raid, come si è detto all'inizio.

L'intera popolazione melbournese, in singolar modo la colonia italiana, aveva seguito con trepidazione crescente, tappa dopo tappa, la crociera del « Gennariello »: ad ogni notizia di arrivo in una città della Turchia, della Persia, dell'India, dell'Arcipelago della Sonda, il termometro dell'entusiasmo saliva di parecchi gradi; poi, alla successiva notizia, deformata dalla stampa, che l'aereo, fermo per grave avaria non avrebbe potuto proseguire il volo, subentrava un'amara delusione. Ma l'apparecchio è arrivato. L'ansia del pubblico si tramuta ora in fanatico entusiasmo. A stento i cordoni disposti dalla polizia riescono a proteggere i due aviatori. « Seppure tali manifestazioni di giubilo — annota De Pinedo nel diario — rasentassero il massacro e fossero quanto mai care al mio cuore, qualcosa entro di me restava indifferente. Pensavo che il mio viaggio non era, si può dire, che all'inizio. Ben altre due prove mi attendevano ».

Autorità locali, con gl'italiani in prima linea, fanno a gara per festeggiare i volatori con sontuosi banchetti, rappresentazioni teatrali di gala, ricevimenti nei vari clubs. Il « Mayor » della metropoli sollecita De Pinedo e Campanelli ad un « Civic Reception » nel Civil Hall, un ricevimento di onore riserbato soltanto, prima di allora, al Principe di Galles.

Pranzi ufficiali, cerimonie e relativi brindisi e discorsi, avevano sottratto molte preziose ore di sonno all'equipaggio dell'idro, durante le soste precedenti. Ma qui a Melbourne De Pinedo ha tempo, fra un invito e l'altro, di riposare; pure Campanelli, sebbene impegnato a smontare e rimontare, pezzo per pezzo, il « Lorraine », può ritemprarsi con delle lunghe dormite.

I lavori di revisione durano sette giorni più del previsto; in totale cinque settimane.

La mattina del 15 luglio, salutati da un folto gruppo di ammiratori, dal Console Generale Italiano, e dal Comandante dell'Aviazione Australiana, De Pinedo spicca nuovamente il volo, diretto a Sidney, prima tappa della seconda parte del raid. Pochi minuti dopo, mentre gli astanti sono ancor là, sul molo, a sventolare i fazzoletti, violenti spruzzi di benzina, sgorgati dal tubo di alimentazione del carburatore, costringono il pilota a tornare al punto di partenza.

La fuga dipende dalla rottura di una guarnizione, ma la guarnizione, a bordo, non esiste. Il motorista allora, sceso a terra, invita uno dei presenti a sfilarsi un gambale; avutolo ne taglia una fetta, la trasforma in guarnizione, e torna a bordo. I lavori vanno per le lunghe. Conviene rimandare la partenza al giorno dopo. E non siamo che all'inizio della salita verso il nord, culminante, come sappiamo, nella Capitale nipponica. (De Pinedo contava di percorrere i 13.500 chilometri, articolati in 22 tappe, che lo separavano da Tokio, in una quarantina di giorni. Incidenti e avarie raddoppiarono invece la durata del viaggio. Ma proseguiamo con ordine).

Le « dure prove », come le aveva definite il pilota, che accompagneranno questa seconda fase del volo, svoltasi in piena stagione dei tifoni, lungo le sponde orientali australiane, le coste della Nuova Guinea, attraverso l'Arcipelago delle Filippine, e, su su, fino alla Cina e al Giappone, assomigliano, in gran parte, alle « dure prove » sofferte fra Sesto Calende e Melbourne. Rievocarle equivarrebbe press'a poco a parafrasare quanto s'è detto sin'ora: si tratta ancora di collisioni nel corso dei flottaggi, di guasti al motore e delle difficoltà per ripararli; si tratta di ammaraggi forzati, fra tappa e tappa, per eccessivo consumo di carburante dovuto alle avversità atmosferiche e al forte vento contrario. Tempeste tropicali si abbattano talora sull'idro alla fonda, minacciando di svelle gli ormeggi e di sbatterlo contro la fiancata di una nave o contro una banchina. Soltanto per giungere a Brisbane, seconda tappa, occorrono ventun giorni.

A mitigare i patimenti e le angustie di queste soste forzate, « provvedono » le autorità dei vari luoghi, con festeggiamenti e ricevimenti ufficiali a non finire. Singolari onori vengono tributati a De Pinedo, a

Merauke (Nuova Guinea). I « kaia kaia », una tribù di papuasi, impressionati dallo scorgere sul loro capo la strana macchina volante (il cui arrivo è stato loro preannunziato da un missionario olandese), conferiscono all'ufficiale italiano la bizzarra onorificenza di « Gran Maiale Onorario della Nuova Guinea ». Lo spirito soprannaturale adorato da codeste popolazioni ancora dedite all'antropofagia, e la cui civiltà corrisponde a quella dell'età della pietra, è appunto incorporato in un maiale; di conseguenza l'uomo che « comanda la macchina che vola », non può non essere sacro.

Il 15 agosto, ad Amboina, nelle Molucche, Campanelli compie un altro miracolo: lavorando di gran lena dall'alba alle dieci di sera, smonta completamente il motore, lo aggiusta, lo rimonta; così il giorno seguente il « Gennariello », sebbene ostacolato da turbini e da nembi, riesce per la seconda volta a varcare la linea dell'Equatore ed a posarsi a Menado, affacciata nel Mar di Celebes.

Il 19 agosto, ingresso nelle Filippine, a Zamboanga. Il 21, fra questo centro e Cebù, l'idrovolante, viene sorpreso da una veemente bufera. « Mi si parò dinanzi — narra De Pinedo — una fitta cortina di pioggia: era un uragano che avanzava da sud, verso nord. Passai al disotto di esso, ma ebbi scuotimenti di estrema violenza all'apparecchio. Al dilà della meteora l'aria era molto mossa, e il mare agitato. Poco dopo Campanelli si accorse che la tromba della presa d'aria del carburatore di destra, si era lesionata, ed un pezzo di rame stava per saltar via, con un serio pericolo per l'elica, dentro le cui pale poteva andare a finire. Sarebbe stato opportuno ammarare per eliminare l'inconveniente, ma il mare era agitatissimo e sulla costa dell'Isola di Cebù, presso cui mi trovavo, non vi era nessuna insenatura convenientemente ridossata. Campanelli si arrampicò allora sotto il castello del motore per agguantare la tromba, e impedire che schizzasse sull'elica. Io cercai di ridurre la velocità dell'aereo per diminuire lo sforzo che egli faceva, esposto com'era all'aria libera, in una posizione tutt'altro che comoda. Mancava circa mezz'ora per arrivare a Cebù. Ogni tanto mi voltavo per vedere se Campanelli resisteva: sotto la violenza del vento di corsa, vedevo tutta la pelle del suo viso raggrinzita, tirata da una parte, e gli occhi lacrimanti per lo schiaffo dell'aria. Per colmo di sfortuna raffiche impetuose producevano forti sobbalzi all'apparecchio. Arrivai in queste condizioni a Cebù ».

A Manila, ultimo scalo nelle Filippine, il « Gennariello » resta immobile nel porto, per altri venti giorni, a causa dei tifoni che imperversano nella zona, e per una nuova revisione generale al « Lorraine », il quale, specie nei decolli a pieno carico, è stato sottoposto a dei tormenti e sollecitazioni di molto superiori a quelle previste dalla casa costruttrice. Poi nuove avarie, difficoltà di decolli, nubi irrequiete e

pioggie a torrenti, fronteggiano inesorabilmente la marcia dell'idro in terra cinese e nipponica.

Il 26 settembre finalmente, ottantotto giorni dopo la partenza da Melbourne, superata sotto una pioggia dirotta l'ultima tappa, il velivolo italiano ammarò nelle acque dell'idroscalo di Kasumigaura (Tokio).

Cinque anni prima dell'arrivo di De Pinedo, la popolazione di Tokio, aveva festeggiato un altro aviatore italiano: Francesco Ferrarin, proveniente da Roma; e cinque anni dopo De Pinedo, un terzo italiano, Francesco Lombardi (curiosa coincidenza, tutti e tre con il nome di Francesco) atterrerà nella Capitale giapponese con un piccolo monoplano da turismo, che si era mosso da Vercelli nove giorni prima.

Il raid di Ferrarin va senz'altro ritenuto eccezionale, data la frettolosa preparazione, il mezzo di volo impiegato e la mancanza di adatti campi di aviazione lungo la rotta. Lombardi, pur volando dal punto di vista della tecnica aeronautica, in epoca assai progredita, si distinse anch'esso quale navigatore abilissimo, audace e resistente. De Pinedo raggiunse Tokio in seguito ad una perigliosa ardua navigazione di 27 mila chilometri, intessuta nella peggiore stagione dell'anno, attraverso il massimo parallelo terrestre; e da Tokio, egli tornò in Italia, compiendo, nel complesso, un itinerario cinque volte superiore a quello percorso dagli altri due campioni. In più nessun aviatore, prima di lui mediante un idro, aveva volato per migliaia e migliaia di chilometri su terra, una terra, ripetiamo, selvaggia, irta di montagne e quanto mai infida dal punto di vista della navigazione aerea.

* * *

Eccoci comunque pervenuti nel cuore dell'Impero Nipponico. Calorosi festeggiamenti, è inutile dirlo, vengono tributati agl'idrovolantisti italiani dalle autorità, dalla popolazione di Tokio, dai connazionali. Cerimonie, banchetti e visite ufficiali, minutamente disposti secondo un preciso orario, come suol avvenire nei grandi rituali diplomatici o regali, impegnano De Pinedo e Campanelli per una intera settimana. Entrambi ricevono secondo il costume giapponese, innumerevoli doni.

Ultimate le cerimonie, il formidabile motorista, che il giorno dopo l'arrivo aveva già provveduto a smontare in blocco il « Lorraine », provvede ad applicare al velivolo un motore nuovo; l'ufficiale intanto, spende il tempo residuo per incontrarsi con alte autorità aeronautiche militari e politiche e per dare un'occhiata ai monumenti, ai musei, alle pittoresche bellezze della Capitale.

Il 16 ottobre, volo di prova. Oltre che aver sostituito il motore, Campanelli, ha completamente revisionato il velivolo. Poi un ammiraglio giapponese conferisce a De Pinedo la commenda del « Tesoro Sacro », e a Campanelli un grado cavalleresco del medesimo ordine.

La mattina del 17, sotto un cielo nembiforme e piovigginoso, salutati dalle autorità nipponiche, tutte imbacuccate negli impermeabili, i due trasvolatori iniziano il volo di ritorno. Il 18 l'idro è a Shangai. Il 22, dopo aver bruciato, in quattro giorni, sette tappe, l'ultima delle quali fra scariche elettriche e temporali, ammara a Bangkok. Qui capita un incidente del tutto imprevisto: nonostante la rigida sorveglianza notturna, effettuata da un buon nerbo di poliziotti armati sino ai denti, uno o più sconosciuti, sabotano nottetempo l'apparecchio, sfasciando una parte del bordo di attacco dell'ala destra, e forando l'ala in cinque punti diversi.

Ma sarà l'ultimo incidente. Riparati i guasti e ripreso il volo il mattino del 27 ottobre, la restante navigazione si svolge regolare e veloce. Quantunque provati da tante traversie e fatiche, e per quanto i due uomini siano così stanchi da correr l'alea di addormentarsi in volo, persistono a volare di giorno e di notte, e riescono a percorrere le ultime quindici tappe, in soli undici giorni, alla fantastica media di mille chilometri al giorno.

Lasciata difatti Bangkok il 27, risalgono il Golfo del Bengala, attraversano speditamente l'India, e sfiorate a briglie sciolte le coste della Turchia, della Persia e della Grecia, il 6 novembre giungono a Napoli. Il giorno seguente saranno a Roma.

Per esattezza di cronaca, il « Gennariello » si stacca dal porto di Napoli alle ore 13,45 del 7 novembre 1925, e un'ora e venticinque dopo, con perfetta manovra, si posa nel Tevere, fra il Ponte Margherita e il Ponte Risorgimento.

« Un applauso scrosciante — si legge nel "Giornale d'Italia" uscito in edizione straordinaria nel pomeriggio del 7 novembre 1925 — saluta l'aviatore che prende posto, col motorista, sopra un'imbarcazione, che lo trasporta velocemente a terra. Ovunque si grida "Viva De Pinedo!", "Viva l'Italia". Non appena il Comandante tocca il ponte di approdo (egli è senza casco, a testa scoperta) l'On. Mussolini lo abbraccia e lo saluta a nome dell'Italia. Le autorità si accostano a De Pinedo che stringe a tutti la mano, ed abbraccia molti dei presenti, mentre da ogni lato, come un uragano, sale l'urlo travolgente del popolo assiepato contro le spallette del fiume ».

IL RAID ATTRAVERSO L'ATLANTICO E LE DUE AMERICHE

Mentre era ancor viva nell'animo degli italiani l'ammirazione per la crociera dei 55.000 chilometri, il suo protagonista già si accingeva ad allestirne una seconda: un volo di 120.000 chilometri, pari a tre volte la circumnavigazione del globo, percorrendo tutte le contrade del

mondo non ancora trasvolate da una macchina aerea. Per attuare il portentoso raid, tracciato sui cinque continenti e comprendente la traversata dell'Atlantico del Sud, del Sud-Pacifico e dell'Oceano Indiano, occorreva un idrovolante dotato di un'autonomia di almeno quattromila chilometri.

Siamo nell'estate del 1926. Nel maggio dello stesso anno il Generale Umberto Nobile, al comando del dirigibile « Norge », aveva raggiunto il Polo Nord, e pochi mesi dopo l'asso De Bernardi, conquisterà in California, due corone di alloro di classe internazionale: la Coppa Schneider ed il primato mondiale di velocità. L'evoluzione aeronautica tuttavia, non era ancora pervenuta, in quei giorni, ad un livello tale da consentire, ad un apparecchio a scafo, dei voli senza scalo di circa quattromila chilometri.

De Pinedo volle egualmente tentare, ed iniziò deciso, le prove di decollo con un grosso idro, a carichi via via crescenti. In uno di questi voli, a motivo delle sfavorevoli condizioni del mare e del soverchio peso, sopraggiunse quell'incidente chiamato, in gergo aeronautico « cap-pottaggio » (completo ribaltamento in avanti facendo perno sulla prua del velivolo). L'incidente causò la morte del maggiore pilota Luigi Conti, uno dei membri dell'equipaggio. De Pinedo ne uscì assai malconcio.

Mussolini dispose allora di limitarsi a effettuare una doppia traversata atlantica, « portando così il saluto della Madrepatria agl'italiani che vivono sull'altra sponda dell'Oceano ». Il viaggio inoltre avrebbe mostrato al mondo i progressi raggiunti dal materiale aeronautico italiano.

In base a queste sommarie direttive De Pinedo studiò un programma meno ambizioso, ma non per questo meno audace, cioè la traversata del Sud-Atlantico, dalle coste occidentali africane al Brasile; poi navigazione costiera fino a Buenos Aires, e successiva risalita del continente sud-americano, gran parte del quale, nell'entroterra, attraverso i fiumi del leggendario Matto Grosso. Poi la rotta avrebbe intersecato le Grandi Antille, e raggiunto New Orleans. Dopo New Orleans, il viaggio, a seconda delle circostanze, si sarebbe biforcuto in due direttrici: la prima includeva il sorvolo del Mississippi, uno scalo a Chicago, un altro a Montreal ed un terzo nel Canada (Terranova). L'altra, più lunga, si sarebbe eventualmente sviluppata secondo la congiungente New Orleans - San Diego - Coste Californiane - Vancouver (Canada) - Chicago - Terranova, con doppia traversata delle Montagne Rocciose.

Toccata in ogni modo Terranova, un nuovo balzo oceanico, avrebbe consentito di raggiungere le Azzorre, e, successivamente, Lisbona e Roma.

Come si vedrà fra poco, la sorte volle che il programma subisse delle varianti, e che i chilometri percorsi si riducessero a 43.000, al disotto di quelli volati col « Gennariello ». Va rilevato però che De

Pinedo si spinse per la prima volta nel mondo, con un apparecchio della « formula idro », per oltre ottomila chilometri dell'entroterra delle due Americhe e che per due volte, privo di ogni appoggio di navi, in mare, ed ai limiti dell'autonomia e del carico, egli si avventurò sullo Oceano Atlantico.

* * *

L'aereo prescelto questa volta, era l'« S.55 », un idromonoplano di legno, a doppio scafo, fornito di una coppia di motori, in tandem, tipo « Asso », da 500 HP ciascuno. La macchina, di costruzione e ideazione italiana, motore compreso, era già stata adottata dalla nostra aeronautica Militare, e, in più, da una linea aerea civile.

Per ottenere l'autonomia necessaria alla prima ed alla seconda traversata atlantica, vennero alloggiati negli scafi 12 serbatoi, undici dei quali destinati alla benzina (quattromila litri in tutto) ed uno assegnato all'olio, di circa 380 litri.

Organizzatore solerte e scrupoloso, De Pinedo incominciò col seguire passo passo la costruzione dell'« S.55 », preoccupandosi anzitutto che venisse adottato ogni accorgimento per guadagnare dei preziosi chili di peso.

Poiché la fabbrica dell'idrovolante (la SIAI), era a Sesto Calende, il nostro comandante, desideroso, come sempre, di lavorare in santa pace, s'installò sul Lago Maggiore, a Meina, nella villa chiamata « Isola del Bosco », messagli a disposizione dal proprietario.

Quale comandante in seconda, De Pinedo scelse il capitano pilota Carlo del Prete, già suo vecchio e buon compagno d'arme in Marina, un ufficiale provetto in questioni di tecnica aeronautica, e così competente ed abile nella navigazione astronomica, da venir chiamato, due anni dopo, a fiancheggiare Arturo Ferrarin, nel primato mondiale di distanza in linea retta Italia - Brasile.

Quale ultimo membro dell'equipaggio la scelta cadde sul motorista Vitale Zacchetti, eccellente capo-tecnico della « Isotta-Fraschini », la medesima ditta che aveva ideato e costruito il motore « Asso ». La preparazione, non ci stancheremo di dirlo, fu diligentissima: ogni misura, anche minima, non fu trascurata per fronteggiare qualsiasi evenienza. Ogni mattino De Pinedo e Del Prete, con un idro militare, si recavano a Sesto Calende, per ritornare a pomeriggio avanzato a Meina. Nelle ore libere, i due ufficiali, giocavano a tennis. La preparazione fisica faceva anch'essa parte del programma.

Memore delle numerose avarie sofferte col « Gennariello » per colpa delle tubazioni, De Pinedo dedicò ad esse cure speciali; fu poi la volta della sistemazione degli strumenti di navigazione, scelti fra quanto di meglio offriva il mercato aeronautico mondiale, e che consentissero di volare entro la nebbia, le nubi, o nelle notti illumi. Su questo punto,

diremo d'inciso, egli precorse i tempi, anticipando di vari anni la tecnica della navigazione senza visibilità, il così detto « volo cieco », che poi segnò una svolta decisiva nel campo della navigazione aerea.

Inoltre, tenuto conto che per facilitare i decolli a pieno carico, non conveniva appesantire l'apparecchio inserendovi un apparato radio, furono, con somma attenzione, preparati gli strumenti per la navigazione stimata e astronomica: bussole, sestanti, cronometri, derivometro, tavole, regoli, ecc.

La tirannia del carico si fece nuovamente sentire quando giunse il momento di compilare la nota dei materiali e dei pezzi di ricambio da imbarcare sul velivolo. Anche la predisposizione dei rifornimenti nelle varie tappe dette molto da fare.

Questi ed altri preparativi che troppo lungo sarebbe enumerare, costrinsero De Pinedo e Del Prete ad una lunga laboriosa quarantena all'« Isola del Bosco », la quale ebbe termine il 30 gennaio 1927, col battesimo dell'idrovolante, cui venne imposto, questa volta, l'augurale nome di « Santa Maria », in omaggio a Cristoforo Colombo che, a bordo dell'omonima caravella, aveva scoperto l'America.

* * *

Otto febbraio, trasferimento a Cagliari, nell'idroscalo di Elmas, che offriva l'ampio e tranquillo specchio d'acqua indispensabile per un decollo con forte carico. Il 12 arriva da Roma il Sottosegretario per l'Aeronautica Italo Balbo, che il mattino seguente dà il tradizionale « in bocca al lupo! », all'equipaggio del « Santa Maria ». Ha così inizio la seconda grande impresa di Francesco De Pinedo.

Brillantissimo è l'inizio. In soli due giorni, nonostante la nebbia incontrata a Kenitra, e le difficoltà di navigazione diurna e notturna, vengono coperte, in tre tappe, da Cagliari a Bolama, i primi 4790 chilometri. De Pinedo aveva scelto Bolama, nella Guinea Portoghese, quale punto di partenza per la traversata dell'Atlantico Meridionale, perché a Bolama c'era un braccio di mare adatto ad una partenza col massimo carico. Inoltre la città era situata in uno dei punti della costa africana più vicini al Brasile.

Di fronte a questi vantaggi esisteva però l'inconveniente di una temperatura torrida, e di frequenti calme di vento: due condizioni poco favorevoli per un decollo con trentatre quintali di carico utile (costituito dal carburante, olio, equipaggio, strumenti, materiali di ricambio e viveri).

Approfittando del plenilunio, la partenza fu stabilita per le ore 22 del 16 febbraio: in questo stesso giorno De Pinedo compiva 37 anni, e ciò parve al trasvolatore un buon auspicio.

Nelle notti fra il 16 e il 17, vennero compiuti sette infruttuosi tentativi. Negli ultimi due, per quanto venissero scaricati oltre cento

chili di carico, il pilota non riuscì a mettere l'idro sul « redan » (il redan è una specie di scalino trasversale, sul fondo dello scafo, che serve a far emergere il velivolo dall'acqua, agevolandone così lo scorrimento e il distacco).

L'inconveniente maggiore risiedeva nell'elevata temperatura dell'aria, che ben presto faceva entrare in ebollizione l'acqua del radiatore: insistere nella manovra era quanto dire compromettere irrimediabilmente l'efficienza dei motori.

Il mattino del 18 febbraio De Pinedo decide di « cambiare strada »; di trasferirsi cioè, via Dakar, a Porto Praia, nell'Arcipelago del Capo Verde. Situato a circa 600 chilometri dalla costa africana, questo porto offriva il pregio di un'atmosfera meno calda, spesso, anzi, rinfrescata dagli alisei. La medesima sera dell'arrivo al nuovo capolinea atlantico (19 febbraio), il Comandante del « Santa Maria », fece alacrementemente allestire l'apparecchio per la traversata, e, fiducioso nella propria abilità, non disarmò al cospetto di un mare troppo vivo e irrequieto. Volle tentare. Niente da fare. « Incappellate » e violente docce d'acqua rovesciatesi sull'ala e sulla cabina dei piloti, lo persuasero a non insistere.

Riesaminata la situazione De Pinedo prescelse, quale nuovo punto di partenza, la Baia di San Martino, posta a metà strada fra Porto Praia e la Baia dell'Inferno. Fatto colà rimorchiare l'idro, diminuito il carico della benzina, e lasciato a terra altro carico, comprese le valigie dell'equipaggio, verso l'una di notte del 22 febbraio, dopo lunghissima corsa nel buio più fitto, il pilota riesce finalmente a mettere il « Santa Maria » sul redan, ed a staccarlo dall'acqua.

Nel caso di un idrovolante che decolla col massimo carico, la crisi di velocità, all'atto dell'involò (comune ad ogni aeroplano), è aggravata dal fatto che i motori, surriscaldati durante l'interminabile flottaggio, possono, da un istante all'altro, diminuire di potenza, determinando la brusca caduta del velivolo. « Le nostre ansie — raccontò De Pinedo in seguito, su questo punto — non ebbero subito termine. L'acqua del radiatore continuava a bollire, e si dovette quindi pompare a tutta forza, per un buon quarto d'ora, l'acqua di riserva, per ricondurre la temperatura a dei limiti normali. Ma il punto più difficile di tutta la crociera, era superato ».

Finite le preoccupazioni De Pinedo beve soddisfatto un bicchiere di Porto, e si dispone ad affrontare le parecchie ore di pilotaggio che ha dinanzi a sé. Il capitano Del Prete non può sostituirlo che per brevi tratti di tempo, occupato com'è a manovrare il sestante, elaborare i dati e determinare il punto. Egli deve inoltre annotare il consumo orario del carburante nonché travasare, di tanto in tanto a mezzo di una pompa a mano, il carburante da un serbatoio all'altro, in modo da mantenere centrato l'apparecchio.

Zacchetti intanto provvede, con altra pompa a mano, a rifornire di olio fresco il serbatoio posto in alto, sul castello motore, ed azionare una terza pompa per immettere l'acqua di riserva nel radiatore, a controllare la strumentazione dei motori.

Sono tutti e tre stanchi morti per gli strapazzi, le sfacchinate compiute nei giorni precedenti sotto un sole bestiale, per le varie notti trascorse in piedi. « Di tanto in tanto (è ancora De Pinedo che parla) mi assalivano delle così tremende raffiche di sonno, che mi avveniva spesso di trovarmi fuori rotta, sino a venti gradi sulla dritta o sulla sinistra. Navigavamo a circa 700 metri: a tale altezza la temperatura del motore anteriore — normalmente il più caldo — saliva a 90 gradi, il che era un po' eccessivo ».

Nonostante ciò il « Santa Maria », solo nelle immense tenebre, continua a scendere verso il massimo parallelo del mondo. L'aliseo accresce sensibilmente la velocità. I motori rombano senza perdere un colpo. Il volo, per ora, si svolge senza storia.

Verso le cinque e mezzo, un primo ventaglio di luce si apre fra le nubi a oriente, e permette di osservare la distesa marina: è livida inquieta, minacciosa. Fattosi chiaro De Pinedo avvista due piroscafi, li raggiunge e li sorvola a bassa quota, ma in coperta non scorge segno di vita. Non sono, di certo, due navi fantasma. Gli equipaggi sono ancora a dormire.

Verso le nove il mantello delle nubi si squarcia e mette a nudo il sole, su cui Del Prete subito punta il sestante. Eseguiti i calcoli, risulta un dirottamento di sole 18 miglia marine.

* * *

Per coprire i 2610 chilometri che separano la Baia di San Martino, dall'isola brasiliana Fernando de Noronha, un moderno quadrigetto di linea impiega circa due ore e mezzo. Al « Santa Maria », con tutta la spinta dell'aliseo, occorsero 15 ore e un quarto. Va inoltre ricordato che i possenti aeromobili transatlantici d'oggi valicano facilmente i fronti nembiformi e temporaleschi, anche se elevati a grande altezza.

Ben diversa era la situazione ai tempi di De Pinedo. In quei giorni gli aeroplani, in modo spiccato gl'idrovolanti, dotati di modesti plafond, erano costretti a incassare le bufere, i cicloni, le scariche elettriche.

De Pinedo varcò il così detto « pozzo nero », cioè quella fascia temporalesca posta a cavalcioni dell'Equatore, spesso dai 600 agli 800 chilometri, dopo dodici ore di navigazione. Nei primi trenta minuti, le furibonde cateratte di pioggia piombate sulle ali e sui motori, misero in grande apprensione l'equipaggio. I tre uomini erano soprattutto preoccupati per l'incolumità delle eliche. L'elica di legno, come si

usava allora, investendo ad elevata velocità di rotazione la pioggia, subiva una intensa corrosione, come se avesse investito una nube di sabbia. Diminuita la quota sino a 50 metri, ciò provocò un altro serio inconveniente: la temperatura dell'acqua del motore anteriore, incominciò a salire in modo allarmante. Mano alla pompa. Esaurita la riserva dell'acqua, Zacchetti provvide a pompare nel radiatore l'acqua minerale destinata all'equipaggio, quindi l'acqua piovana infiltratasi a bordo e raccolta, nel fondo degli scafi, a mezzo di una spugna.

Riportata la temperatura a dei valori normali, il volo prosegue fra un alternarsi d'intensi piovaski e di schiarite. D'un tratto, avanti la prua, sboccia una gigantesca tromba marina, simile ad un mostruoso fungo, che s'innalza ad oltre cinquecento metri di altezza. Aggirata la tromba, De Pinedo avvista tre piroscafi ai quali si avvicina: dalle tolde gli equipaggi agitano in alto le braccia, sventolano fazzoletti; infine, quando gli orologi di bordo segnano le 13,35, il comandante intravede all'orizzonte l'Isola Fernando de Noronha, primo lembo di terra americana. Il suo cuore dà un balzo. Ci siamo, la prima trasvolata atlantica, può ormai ritenersi compiuta.

Raggiunta l'isola, pilota e navigatore constatano soddisfatti di aver marciato alla velocità oraria di 173 chilometri, una velocità sensibilmente superiore a quella prevista. Calcolata la restante autonomia, De Pinedo si decide di proseguire per Porto Natal, ma il forte vento contrario lo costringe, dopo un'ora di volo, a invertire la rotta e riparare nell'isola. Così alle 16,15 il « Santa Maria » ammara nel porto di Fernando de Noronha.

L'idro si posa sulla scia dell'incrociatore brasiliano « Barroso », dove il mare è meno agitato, ma la manovra di ormeggio diventa via via più difficoltosa, e culmina nel cozzo contro le murate della nave. « Udii uno scricchiolio sinistro — dice De Pinedo — che si ripercosse angosciosamente nel mio cuore. L'ala destra urtò a varie riprese, e poi la coda. Quando finalmente, con sforzi erculei, si riuscì ad allontanare l'apparecchio, si vide che il bordo dell'ala destra era rotto in due punti, e così l'alettone destro. La coda, che aveva anch'essa picchiato duramente, non presentava alcun segno di avaria ».

Riparati i guasti, la mattina del 24 febbraio il « Santa Maria », riprende il viaggio, e in poco più di due ore percorre l'ultimo tratto di mare che lo separa dalla costa.

Eccolo giungere nel cielo di Porto Natal. Lungo l'estuario del fiume che bagna la città, una festosa fitta moltitudine accoglie i trasvolatori. Ovazioni meritate; nonostante le avversità e le furie del cielo, la caravella dell'aria è riuscita a vincere l'Atlantico Meridionale.

Ansioso di accelerare la corsa verso il sud, De Pinedo decide di ripartire in giornata, e nel pomeriggio raggiunge Pernambuco. Il giorno

dopo è a Bahia, il 26 ammarà a Rio de Janeiro, e il 2 marzo, dopo aver fatto scalo a San Paolo, Santos e Porto Alegre, ammarà, con un tempo splendido, a Buenos Aires.

L'unico pericolo corso dall'idrovolante durante queste tappe, fu quello di subire dei danni per colpa delle imbarcazioni, motoscafi, velieri e rimorchiatori che, a frotte, gremiti di gente eccitata, muovevano incontro ai trasvolatori italiani. A Rio de Janeiro, nella foga dell'entusiasmo, un motoscafo urta l'ala del « Santa Maria » producendo, per fortuna, lievi danni.

A Buenos Aires, appena l'equipaggio ha messo piede a terra, una imponente e delirante moltitudine, minaccia di sommergerlo e di schiacciarlo: a stento la polizia riesce a trattenere quella impetuosa marea umana. L'ardore dei connazionali sfiora il fanatismo. Con grande fatica, a passo d'uomo e con frequenti soste, l'auto su cui prendono posto gli aviatori, riesce a raggiungere la « Casa Rosada », sede del Governo Argentino.

Ma se manifestazioni del genere giungono graditissime al cuore di De Pinedo e dei suoi compagni di volo, non così può dirsi dei ricevimenti, banchetti ufficiali, interviste, visite protocolлари. Impossibile sottrarsi alla via crucis delle cerimonie, ovunque predisposte secondo un programma implacabile. Del Prete e Zacchetti riescono talvolta a sganciarsi, ma il comandante del « Santa Maria » su cui converge e si acutizza la generale infatuazione, oltreché obbligato quale capo della spedizione a intervenire ad ogni cerimonia, ricevimento o banchetto importante, è altresì costretto, volente o nolente a pronunciare discorsi dai balconi, a tenere conferenze, a rilasciare migliaia e migliaia di autografi. Egli non può infine sottrarsi all'invito di un ammiraglio, di un ministro, o di altra personalità di rilievo. La storia si ripete. Lo stesso avvenne, come si ricorderà, durante la crociera col « Gennariello ».

Altra testimonianza dell'immensa popolarità e ammirazione suscitata nell'America del Sud dall'impresa del velivolo tricolore, è la valanga dei messaggi augurali, telegrammi, lettere, inviate da ogni città e dai più lontani e sperduti paesi argentini, brasiliani, cileni, e via dicendo.

Ancor prima che l'« S.55 » avesse lambito le acque del Rio del Plata, nelle quali si affaccia la Capitale, i più importanti quotidiani locali, avevano disposto che, mediante un colpo di cannone, venisse annunciata ogni partenza ed ogni arrivo dell'aereo nelle tappe precedenti.

* * *

Il mattino del 13 marzo il « Santa Maria » (al quale Zacchetti aveva, nei giorni di sosta a Buenos Aires sostituito i due « Asso », non senza aver prima effettuato un'accurata revisione alla struttura), abban-

dona la Capitale argentina, puntando su Montevideo. Dopo Montevideo l'itinerario progettato da De Pinedo, comprendeva il sorvolo dell'Uruguay, del Nord-Argentina e del Paraguay; indi s'inoltrava nell'interno del Brasile, allontanandosi progressivamente dalla costa e toccando la più eccentrica località a Guaiarà Mirim, situata a tremila chilometri dalle sponde atlantiche: era la prima volta, nella storia dell'aeronautica mondiale, che un idrovolante affrontava un volo nel cuore del continente Sud-Americano, sopra contrade selvagge, pressoché disabitate e mai percorse dall'uomo. Quantunque l'ideatore del raid avesse, nei limiti del possibile, tracciato le rotte in vista o lungo il corso dei grandi fiumi, c'era sempre la drammatica incognita di trovare gli stessi fiumi asciutti, o in regime torrentizio, o cosparsi di secche e di tronchi di albero. Le informazioni raccolte in proposito, avanti la partenza dall'Italia, e integrate da altre informazioni attinte a Rio de Janeiro e a Buenos Aires, erano contraddittorie e confuse. Le stesse carte di navigazione non andavano d'accordo, e confermavano quanto poco noto fosse, particolarmente il Brasile, agli stessi autoctoni. Si aggiunga la totale mancanza d'informazioni meteorologiche; il volo aveva tutto il sapore di un'esplorazione e di una scoperta.

La tappa numero due, dopo la Capitale argentina, portava il « Santa Maria » ad Assuncion, ove, per l'occasione, era stata disposta la chiusura delle scuole, delle fabbriche e degli uffici governativi. Giorno di festa. Nel corso del ricevimento al Municipio, il Sindaco partecipava a De Pinedo di aver battezzato con il nome di questi una delle principali strade della città: « Rua Francesco De Pinedo ». Dopo Assuncion, lasciata il dì seguente, incominciò ad aprirsi, dinanzi agli sguardi stupefatti dell'equipaggio, la superba e inquietante visione del Matto Grosso: sterminato mantello arboreo, di un verde cupo, sul quale affioravano qua e là, grandi efflorescenze bianche. Sovente lo stesso nastro dei fiumi si snodava sotto un compatto tunnel di alberi, scomparendo alla vista dei volatori; e laddove i corsi d'acqua tornavano ad aprirsi, si scorgevano, lungo le sponde, gruppi di aborigeni nudi, accampati ai margini della giungla, e che vivevano ancora come ai tempi delle palafitte.

Anche a San Luiz Cáceres, ove terminava la quarta tappa, nessuno aveva mai visto una macchina aerea: una folla variopinta, addensatasi sull'argine del fiume, seguiva con estatica ammirazione, la discesa e l'ormeggio dell'idro.

Ma se il fiume di questo centro, il Rio Paraguay, aveva consentito l'ammarraggio, per il decollo era indispensabile un braccio d'acqua diritto e di maggior lunghezza; occorreva dunque far rimorchiare altrove il « Santa Maria », da un esperto pilota fluviale. Così il mattino appresso, la navetta « Cippino », attraverso l'intricata selva tropicale

iniziava a trascinare il velivolo lungo le acque del Paraguay, arrestandosi, nella località prescelta da De Pinedo, alle undici di sera; e il 19 marzo, alle prime luci, il Comandante si levava nuovamente in volo, puntando su Guaiarà Mirim, una città tristemente famosa per le morie causate dalla malaria e dalla febbre gialla.

Di nuovo, durante questa tappa, il Rio Guaporè, sul quale il pilota conduce la sua rotta, sparisce sotto il manto della giungla; di nuovo, sulle rive scoperte, si notano dei gruppi di selvaggi, dalla pelle color rosso mattone, che osservano senza muoversi, senza fare un gesto, come rapiti in estasi, il mostruoso condor d'argento. Autentici stormi di condor obbligano talora De Pinedo a compiere ampi dirottamenti: scontrarsi in volo con questi uccellacci, che arrivano a pesare 25 chili, sarebbe la fine.

* * *

All'alba del 20 marzo il volo riprendeva in direzione di Manos, ma trascorse due ore, una tempesta di ampia dimensione e di grande violenza, costringeva De Pinedo ad ammarare sul Rio Madeira, all'altezza dell'Isola Tanipapa. L'aereo era giunto ormai al centro del Brasile, quindici gradi sotto l'Equatore. Posatosi nel fiume sotto una pioggia dirotta e con forte vento, il pilota, pur facendo ricorso a tutta la sua perizia ed esperienza di marinaio, corse più volte il rischio di farsi prendere la mano dall'idro, con il rischio di fracassarne gli scafi contro le sponde. Riuscito infine, con l'aiuto di Del Prete e Zacchetti ad ancorare il velivolo, si attese che si calmassero le ire del cielo. Sulle due rive intanto, incuranti della pioggia, si erano aggruppati parecchi indiani, i quali contemplavano anch'essi, estatici, la strana macchina volante.

Cessato di piovere, il « Santa Maria » ripartiva e senza altri inconvenienti raggiungeva Manaos. Qui il Governatore Distrettuale, recatosi in barca a porgere il primo saluto della cittadinanza a De Pinedo, lo trasportava a terra assieme al resto dell'equipaggio. La popolazione aveva preparato, lungo l'arteria principale della città, un lungo tappeto di fiori, e costruito archi di trionfo addobbati di drappi multicolori e di bandiere italiane e brasiliane. E subito entrava in azione il « Comitato dei Festeggiamenti », che da tempo, in vista dell'arrivo del velivolo, aveva elaborato un massacrante programma di feste, culminante in uno spettacolo teatrale di gala. (Mentre una giovane soprano incomincia a cantare una romanza della Butterfly, De Pinedo, seduto al posto di onore, in mezzo alle autorità, in una soffice sontuosa poltrona di marocchino rosso, cedeva alla stanchezza e si addormentava di colpo).

I 1350 chilometri che separano Manas da Parà, compiuti in dieci ore di volo il giorno dopo, si svolsero sopra il Rio degli Amazzoni, il più largo e lungo fiume del mondo, come tutti sanno. Per i primi trecento

chilometri il Comandante del « Santa Maria », fu costretto a navigare nel letto del fiume, ad un'altezza inferiore a quella degli alberi circostanti; e più oltre, sempre a volo radente, il velivolo attraversava in mezzo a scariche elettriche e a paurosi vortici d'aria, altri cinque nubifragi. In certi istanti le ali dell'idro furono investite da torrenti d'acqua talmente impetuosi, da dar la sensazione all'equipaggio di volare in mezzo ad una pioggia di pietre.

Usciti da quell'inferno, De Pinedo avvertiva delle anormali vibrazioni al castello motore: zampilli d'acqua bollente, sfuggenti dal radiatore anteriore, indicavano chiaramente che si era prodotta una falla. Per fortuna la tappa volgeva alla fine.

Giunti a Parà, quantunque sfiniti dalla fatica e dalla tensione nervosa, e con gli abiti inzuppati d'acqua, i tre uomini, incuranti delle acclamazioni della folla assiepata nella banchina, ispezionavano con cura l'apparecchio e i motori. Le pale delle due eliche, specie quelle dell'elica antistante, corrose e deformate dalla violenta pioggia, erano giunte, si può dire, al limite della resistenza. Ancora mezz'ora di volo, e sarebbero saltate; il radiatore erasi dissaldato in una ventina di punti. Ma la traversata del Continente Sudamericano era ormai un fatto compiuto.

* * *

Tre giorni appresso il « Santa Maria », ora equipaggiato di due eliche nuove sostituite a Parà, e con il radiatore riparato da Zacchetti, lasciava dietro i suoi timoni il golfo di quella città, e raggiunte le coste dell'Atlantico, tagliava per la seconda volta la linea dell'Equatore. E dopo aver fatto scalo, per rifornimento, a Paramaribo, copriva, nello stesso giorno, 1500 chilometri.

Nelle prime ore del pomeriggio del 29 marzo, sorvolate le Piccole e le Grandi Antille, il Golfo del Messico, le ali italiane raggiungevano New Orleans, posandosi nelle foci del Mississippi: era il primo velivolo straniero che giungeva negli Stati Uniti per le vie del cielo.

Felici di aver finalmente messo piede nel territorio della Confederazione Americana, i tre aviatori decidevano di concedersi un breve riposo; anche l'apparecchio aveva bisogno di riposo per consentire una accurata revisione, in vista della difficoltosa traversata delle Montagne Rocciose.

Ora, con tutte le incognite di un volo attraverso l'aspra catena, era possibile raccogliere per tempo i bollettini meteorologici, nonché contare sulla collaborazione tecnica dell'aviazione militare americana. Si aveva infine la certezza di trovare, ad ogni scalo, carburante e olio a volontà.

I tre giorni trascorsi a New Orleans, vennero riempiti, more solito, dai festeggiamenti, e dal lavoro, gradito e noioso ad un tempo, di

rispondere alle centinaia di telegrammi giunti da ogni città statunitense.

Tecnici ed esperti d'aviazione sconsigliarono De Pinedo, di proseguire il viaggio verso il Pacifico, navigando su terra e trasvolando le Montagne Rocciose. Ma questo era il programma stabilito dal Comandante, il quale non volle sentir ragioni. Se la stagione non consentiva l'ammarraggio nei fiumi, egli avrebbe utilizzato i laghi naturali e artificiali.

E via. La mattina del 2 aprile, fiancheggiato da una scorta d'onore costituita da una pattuglia di apparecchi militari, il « Santa Maria », si staccava dalle acque del Mississippi, e in cinque ore di volo raggiungeva Medina-Lake (Sant'Antonio), un lago realizzato di recente, a mezzo di una diga, e sul quale affioravano ancora degli alberi.

Più lunga e ingrata era la tappa di 1150 chilometri, percorsa il giorno 4, valicando i primi contrafforti montani delle Montagne Rocciose, i primi canyons (profondi larghi crepacci aperti fra le rocce). Il volo si concludeva, in otto ore, a Elephant Butte Reservoir, un lago situato nelle adiacenze di Hot Springs, elevato a 1500 metri sul livello del mare.

Qui giunti lasciamo per l'ultima volta la parola a De Pinedo. « Il giorno 6 aprile — questa data è ormai scolpita in maniera indelebile nella mia memoria — era una magnifica giornata. Decollai molto facilmente dal Lago di Elephant Butte Reservoir. Erano circa le sette. Avevo telegrafato a Roosevelt Lake, tappa successiva, che tenessero pronti i rifornimenti, intendendo fermarmi il tempo strettamente necessario per imbarcarli, e proseguire, la stessa mattina, per San Diego di California. Fra Elephant e Roosevelt non c'era neppure il letto di un fiume, ma la distanza era di soli 400 chilometri. Mi portai perciò in vista della linea ferroviaria della "South Pacific", che era l'unica traccia esistente fra le montagne, per guadagnare il Lago Roosevelt. Mi tenevo ad un'altezza di circa 700 metri. La mia carta di rotta era costituita da un orario ferroviario, ov'era segnato il tracciato della ferrovia, e che servì benissimo allo scopo. Lungo la ferrovia correva una strada; sulla nostra destra si vedevano altissime montagne, le cui cime erano indorate dai raggi del sole mattutino. I motori rombavano lietamente, con ritmo perfetto e sicuro. Alle dieci planai nel lago artificiale di Roosevelt, ad ottocento metri di altezza sul livello del mare, molto soddisfatto perché ormai, la traversata delle Montagne Rocciose, era praticamente finita, e per raggiungere San Diego, non c'era più che da seguire una vallata, dove scorreva un fiume, in qualche punto ammarabile ».

Ora si avvicina il dramma. Mentre gli addetti al rifornimento provvedono a pompare nei serbatoi dell'« S.55 » la benzina (l'aereo era

attraccato molto vicino alla riva) un giovanissimo barcaiolo, John Thomason, dopo aver acceso una sigaretta, getta il fiammifero ancora ardente nel lago. Immediatamente il velo di benzina, caduta dalle tubazioni e galleggiante sull'acqua, s'incendia, un mare di fuoco investe il « Santa Maria » e lo trasforma, in pochi minuti, in una spaventosa torcia. Ogni tentativo di estinguere le fiamme è vano. Il colpevole, rintracciato il giorno dopo, confessa la colpa.

* * *

La notizia fece un'impressione enorme in Italia, e dette esca alle più avventate dicerie. Ma la dichiarazione scritta da Thomason, e le testimonianze rese dai presenti subito ristabilirono la verità dei fatti. Lo stesso giorno della distruzione del velivolo, il suo Comandante, che in oltre 28.000 chilometri di volo, aveva spinto la superba macchina attraverso l'Atlantico e l'America Meridionale, telegrafava al Ministero dell'Aeronautica, informandolo dell'incidente e chiedendo un idro gemello per continuare il raid. Personalmente Balbo intercedeva presso Mussolini, e questi impartiva subito l'ordine di allestire un secondo « S.55 », e di spedirlo, via mare, a New York. Qui difatti il 30 aprile giungeva l'aereo, battezzato « Santa Maria II ».

Quei 23 giorni di attesa furono dai trasvolatori occupati per visitare Phoenix, Los Angeles, Hollywood, San Francisco e, infine, Washington, ove De Pinedo ebbe l'onore di essere ricevuto dal Presidente Coolidge. In ogni città le autorità politiche e militari, e le comunità di connazionali, fecero a gara per accogliere l'ormai famoso equipaggio italiano, con fervidissime e talora deliranti manifestazioni di simpatia. Gli italiani di Washington vollero festeggiare De Pinedo e compagni con un colossale banchetto di oltre mille coperti.

L'8 maggio, ad appena un mese di distanza dall'incendio del primo « Santa Maria », De Pinedo riprendeva col nuovo aereo il suo viaggio in terra americana. Muovendo da New York, in cinque giorni, scendeva a New Orleans, onde riallacciarsi all'itinerario interrotto. Gli americani seguivano la crociera dei nostri aviatori, con crescente interesse.

Non va dimenticato che il 1927 è l'anno delle epiche trasvolate atlantiche. Il medesimo giorno in cui De Pinedo copriva la tappa New York-Boston, tutta la popolazione degli Stati Uniti trepidava per la sorte degli aviatori francesi Nungesser e Coli, che avevano spiccato il volo da Parigi, diretti a New York: essi intendevano ripetere, in senso opposto, la sbalorditiva gesta di Lindberg, compiuta nel maggio dello stesso anno. Ma la sventurata coppia non giunse a destinazione.

Nebbia e pioggia incontrate fra New York e New Orleans, e durante la risalita del continente, lungo i fiumi Mississippi e Illinois, vennero facilmente superate dal nostro globe-trotter dell'aria capace di navigare, con sicurezza, entro le nubi e la nebbia.

A Chicago, raggiunta nel pomeriggio del 15 maggio, una squadriglia di aerei americani muoveva incontro al « Santa Maria II », mentre una folla strabocchevole si riversava sulle sponde dell'Illinois, nella zona di approdo del velivolo.

17 maggio: partenza da Chicago, con destinazione Montreal, nel Canada. La tappa non presentava particolari difficoltà, senonché una grave avaria al radiatore, accompagnata da surriscaldamento ai motori, obbligava il Comandante a ridurre il loro regime, a perder pian piano quota sino a pochi metri dal suolo. Fu tuttavia possibile giungere al Lago Eric, senza che fosse compromessa l'efficienza dei due « Asso ». Riparato in due ore l'avaria, nel pomeriggio l'idro ammarava a Montreal, nel letto del fiume San Lorenzo.

Altra pioggia ed altra nebbia contrastavano le restanti tappe, l'ultima delle quali si concludeva nella Baia di Trepassy (Isola di Terranova), il giorno 20 maggio. Era questo il punto scelto da De Pinedo per valicare, con un balzo di 2200 chilometri, l'Atlantico del Nord, con destinazione Isola di Fayal, nell'Arcipelago delle Azzorre.

* * *

Uno speciale servizio d'informazioni meteorologiche, predisposte dall'Organizzazione Meteo di New York e di Toronto (Canada), provide ad inviare per tempo le previsioni generali ed i bollettini relativi alla rotta, che risultarono inizialmente favorevoli.

La sera prescelta per l'inizio del grande volo (21 maggio), nonostante gli ultimi dispacci meteo segnalassero un forte vento da nord-est e un mare assai agitato, De Pinedo decideva egualmente di decollare. Sono le due di notte. Il freddo è intenso. Raffiche di vento investono l'idro di fianco, pesantemente affondato nell'acqua. E ne impediscono il distacco.

Ripetuta la manovra alle 4,15 della notte seguente, questa volta il pilota, riesce, dopo lunghissimo flottaggio a levarsi in aria.

All'inizio il cielo stellato fa presagire un'eccellente traversata, ma verso le cinque una spessa muraglia cinerea si para dinanzi alla prua del « Santa Maria II »: è il banco di nebbia del Gulf-Stream. Aumentata la quota di navigazione sino a mille metri, il volo si svolge sopra quella compatta cortina; più oltre nuovi banchi di nebbia ed un massiccio strato di nubi, costringono De Pinedo a salire a duemila metri. E soltanto verso le dieci del mattino egli può scendere al di sotto delle nubi, riprendere il contatto visivo col mare, e misurare la deriva. L'Oceano, percosso da un robusto vento da sud-est, schiumeggia minaccioso. Il vento ostacola la marcia dell'idro. Verso le ore 11, Del Prete, effettuate varie osservazioni, determina il punto, rilevando di aver percorso un tratto inferiore a quello computato in base alla velocità

media di crociera. Alle 15,40 fatto di nuovo il punto ed eseguiti i calcoli, pilota e navigatore constatano allarmati che non riusciranno a raggiungere le Azzorre. Che iniziativa prendere? Impossibile, per il momento, dato lo stato del mare, scendere in acqua. Bisogna tirare avanti, sperando di trovare, più oltre, un braccio di oceano meno agitato.

Un'ora dopo, avvistato l'« Infante de Sangres », un veliero che batte bandiera portoghese, eseguiti ancora una volta i calcoli e certissimo ormai che la benzina residua è insufficiente per attingere le Azzorre, De Pinedo decide di ammarare nei pressi del veliero. Non vi è altra via d'uscita. E qui, ancora una volta rifulge l'eccezionale bravura del pilota, il quale, nonostante il mare sia sconvolto, riesce a posare indenni gli scafi del « Santa Maria II » sulle creste delle onde. Intanto l'« Infante de Sangres » aveva ammainato le vele e calato una lancia in mare.

* * *

Rimorchiato dapprima dal veliero, e poscia dal piroscafo italiano « Superga » l'apparecchio giungeva all'alba del 30 maggio nella Baia di Horta (Azzorre). Esso nel complesso aveva magnificamente resistito agli strappi del rimorchio e al tormento del mare agitato: era tuttavia necessario provvedere ad una revisione generale, avanti di spiccare nuovamente il volo. Ciò avveniva il 9 giugno, e, a simiglianza di quanto era stato fatto in America (ossia per conferire all'impresa un carattere di continuità) De Pinedo tornato nel punto dell'Atlantico ove aveva ammarato — situato a 41° 11' di latitudine nord, e 33° e 54' di longitudine ovest — invertiva la rotta rientrando alle Azzorre, questa volta a Ponta Delgada.

La crociera volgeva ormai alla fine. L'11 giugno venivano facilmente percorsi i 1470 chilometri del tratto Ponta Delgada-Lisbona, ed il giorno dopo i 1530 della Lisbona-Barcellona. Mentre il « Santa Maria II » planava nel porto di Barcellona, una squadriglia di apparecchi spagnoli atterrava all'aeroporto della stessa città, con l'incarico di trasportare De Pinedo ed i suoi compagni alla Capitale. Quivi erano ad attenderlo Primo de Riveira, il Capo del Governo spagnolo.

Il raid si concludeva ad Ostia alle ore 17 precise del 16 giugno 1927. Diecine di migliaia di romani erano confluiti al « mare di Roma » per salutare Francesco De Pinedo, Carlo del Prete e Vitale Zacchetti. Erano ad attendere i valorosi, Mussolini, Balbo, la duchessa d'Aosta, il Maresciallo Diaz, contornati da un folto gruppo di autorità politiche e di alti ufficiali dell'Aeronautica Militare. In prima fila il padre di De Pinedo.

L'indomani, in occasione del banchetto ufficiale offerto dal Capo del Governo, Italo Balbo, allora Sottosegretario per l'Aeronautica, leggeva il seguente messaggio di Mussolini: « Caro Balbo, reca il mio fra-

terno saluto a De Pinedo, a Del Prete, a Zacchetti. Il circuito dell'Atlantico, osato per la prima volta al nord e al sud, con l'audace deviazione sulle immense regioni inesplorate del Brasile, è pienamente riuscito. Gli elementi avversi hanno potuto ritardare i tempi, ma la mèta è stata toccata. La gloria spetta a De Pinedo, alla sua fredda tenacia, alla sua perizia assoluta. A lui conviene il titolo di « Signore delle Distanze ». So che alla manifestazione di stasera — proseguiva il messaggio — sono presenti gli ambasciatori e i ministri dei Paesi toccati dal « Santa Maria ». Voglio esprimere loro la profonda gratitudine, del popolo italiano, per quanto hanno fatto i popoli dei loro Paesi per i trasvolatori italiani. Ovunque De Pinedo e i suoi compagni hanno trovato dei buoni amici. Da Buenos Aires a New York, attraverso i due continenti, il « Santa Maria » è stato accolto con ammirazione e con fraterna cordialità. Al ritorno in Europa, prima in Portogallo e poi in Spagna, hanno prodigato all'equipaggio dell'ala tricolore, accoglienze spontanee, il cui significato è stato perfettamente compreso dal popolo italiano. L'ala italiana ha giovato a stringere legami di simpatia fra paesi e popoli che sono vicini nello spirito, ma lontani nello spazio. Non è fantastico affermare che fra qualche tempo regolari comunicazioni aeree si svolgeranno fra le due rive dell'Atlantico. Questa non è una anticipazione di un futuro lontano. Si tratta oramai solo di macchine, poiché il coraggio degli uomini ha già risolto il problema: Read, Alcock, Cabral e Cutinho, Franco, De Barros, Lindeberg, Chambeirlain e De Pinedo, sono gli anticipatori di questo domani che aprirà nuovi orizzonti alla civiltà ».

* * *

Nel 1928 De Pinedo venne nominato Comandante della III Zona Aerea Territoriale, a Roma, poi dall'ottobre di quell'anno, all'agosto del 1929, fu Sottocapo di Stato Maggiore della R. Aeronautica, indi Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia di Buenos Aires. Lasciato il servizio attivo nel febbraio del 1933 si recò negli Stati Uniti preparandosi a battere il primato mondiale di distanza in linea retta. Il 2 settembre 1933, mentre a bordo di un apparecchio « Bellanca » battezzato « Santa Lucia » si accingeva a decollare dall'aeroporto di Long Island (New York), con l'intento di raggiungere, senza scalo Bagdad (Irak), usciva dalla pista, e dopo una brusca imbardata, indubbiamente effettuata di proposito per evitare un gruppo di spettatori, andava a cozzare contro la rete metallica di recinzione del campo, e il velivolo si ribaltava incendiandosi. Il grande pilota, il « Signore delle Distanze », trovava orribile morte fra le fiamme. Era decorato di tre medaglie d'argento al valor militare, di una medaglia di bronzo al valore di Marina e di numerosissime onorificenze estere. Nel 1935 gli fu concessa, alla memoria, una Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

